CONCLUSIONS D.U.P.

Département de Vaucluse

Réseau ferré de France

Communes de

Althen-des-Paluds	Le Pontet
Avignon	Monteux
Carpentras	Sorgues
Entraigues-sur-la-Sorgue	

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES PRÉALABLES À

- **LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE,**
- **PARCELLAIRE**
- **DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME**

RELATIVES AU PROJET DE RÉOUVERTURE AUX VOYAGEURS DE LA LIGNE FERROVIAIRE AVIGNON - SORGUES - CARPENTRAS

1 : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Commission d'enquête

Georges TRUC, Président
Michelle ARCHIMBAUD, membre
Jérôme LEROY, membre
Pierre ARNAUD, suppléant

ENQUÊTE PRÉALABLE À LA D.U.P.
CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Sommaire

page

1. GÉNÉRALITÉS 2

1.1. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR 2

1.2. ÉLÉMENTS RELATIFS À LA PROCÉDURE 2

1.2.1. Particularités administratives et réglementaires relatives à ce projet 2

1.2.2. Désignation de la commission d'enquête 3

1.2.3. Démarches préalables à l'enquête 4

1.2.4. Parution et affichage des avis 4

1.2.5. Déroulement de l'enquête 4

1.2.6 Consistance du dossier 5

1.2.7. Activités de la commission d'enquête 6

1.2.8. Visites réalisées par la commission d'enquête sur le terrain 6

1.3. NATURE DU PROJET 6

2. ENQUÊTE PRÉALABLE À LA D.U.P. : AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE 7

2.1. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE 7

2.2. **CONCLUSIONS** DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE 14

1. GÉNÉRALITÉS

1.1. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

Le demandeur est **Réseau ferré de France** qui est propriétaire de l'infrastructure. Il gérera la mise à niveau de l'infrastructure linéaire, ainsi que les quais et les espaces techniques. C'est le premier maître d'ouvrage.

La **SNCF, branche Gares et connections**, propriétaires des gares (bâtiment de voyageurs) est le second maître d'ouvrage.

Le troisième maître d'ouvrage pour les autres espaces, tels que les aménagements intermodaux sont les communes ou les intercommunalités concernées : Avignon – Sorgues – Entraigues sur la Sorgue - Monteux – Althen des Paluds – Carpentras – Communauté de Communes des pays de Rhône et d'Ouvèze, des Sorgues du Comtat et d'agglomération Ventoux Comtat Venaissin, Communauté d'agglomération du Grand Avignon.

Ce projet de **réouverture aux voyageurs** de la liaison Sorgues – Carpentras est inscrit au contrat de projet État – Région (CPER) 2007-2013 ce qui signifie que la région PACA s'engage sur la programmation et le financement pluriannuels de ce projet, qui complète celui du raccordement ferroviaire entre les gares d'Avignon centre et d'Avignon TGV appelé « virgule d'Avignon ».

L'aire de ce projet s'étend sur le territoire de deux **S.C.O.T.** : celui du « **bassin de vie d'Avignon** » et celui de « **l'Arc Comtat Ventoux** ».

1.2. ÉLÉMENTS RELATIFS À LA PROCÉDURE

1.2.1. Particularités administratives et réglementaires relatives à ce projet

L'ensemble des **principaux textes** légaux et réglementaires régissant ce projet fait l'objet de la liste qui suit (à divers titres).

Code de l'Environnement

- articles L. 122-1 à L. 122-3 et R. 122-1 à R. 122-16 (études d'impact)
- articles L. 125-4 et L. 220-1 et suivants (relatifs à l'air)
- articles L. 211-1 et suivants (protection de la faune et de la flore)
- articles L. 214-1 et suivants (protection de l'eau et des zones humides)
- articles L 222-1 et R. 122-1-1 (relatifs à l'autorité environnementale)
- articles L. 242-1 et suivants (réserves naturelles)
- articles L. 341-1 et suivants (monuments naturels et sites remarquables)
- article L. 414-1 (sites Natura 2000)
- Loi 93-2 du Janvier 1992, dite Loi sur l'eau
- Loi 2006-1772 (loi sur l'eau et les milieux aquatiques – LEMA)
- articles L. 571-9 et suivants et R. 571-1 à R. 572-11 (bruit des infrastructures)
- Loi 92-1444 (relative à la lutte contre le bruit)

- Arrêté du 8 Novembre 1999 (bruit des infrastructures ferroviaires)
- Circulaire du 25 Mai 2004 (bruit des infrastructures de transport terrestres)
- Loi 96-1236 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (contenu des ét. d'impact)
- Circulaire 98-36 (contenu des études d'impact – air)
- Circulaire 2000-61 (volet sanitaire des études d'impact)
- Décret 2002-213 (transposition des directives CE sur la qualité de l'air)

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

- articles L.11.1 à L.11.8
- articles R.11.1 à R.11.31

Code de l'urbanisme

- articles L. 123-1 à L. 123-16 et R. 123-1 à R. 123-23

Code du patrimoine

- articles L. 521-1 et L. 621-1
- décret 2004-490 (procédures administratives en matière d'archéologie préventive)

N'ont pas été mentionnés les textes relatifs aux enquêtes publiques elles-mêmes (démocratisation des enquêtes publiques et autres dispositions).

1.2.2. Désignation de la commission d'enquête

Le **calendrier des actes administratifs** ayant abouti aux enquêtes publiques qui fait l'objet, en particulier, de ce procès verbal, ainsi qu'à la désignation de la commission d'enquête, s'établit comme suit.

- **Demandeur** : **Réseau ferré de France**, porteur de la demande, maître d'ouvrage du projet, en date du 8 Décembre 2011.

- **Demande de M. le Préfet de Vaucluse** enregistrée le 13 Décembre 2011 par le Tribunal administratif de Nîmes, en vue de désigner une commission d'enquête.

- **Décision n°E011000202/84** de M. le Président du Tribunal Administratif de Nîmes, en date du 15/12/2011, désignant la commission d'enquête.

- **Arrêté du 20 Janvier 2012**, de M. le Préfet de Vaucluse, référencé **2012020-19**, prescrivant « l'ouverture des enquêtes publiques conjointes, dans les communes d'Althen-des-Paluds, Avignon, Entraigues-sur-la-Sorgue, Carpentras, Le Pontet, Monteux et Sorgues, préalable à la déclaration d'utilité publique, parcellaire, et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Sorgues, Entraigues-sur-la-Sorgue, Althen-des-Paluds et Monteux, pour la réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Avignon-Sorgues-Carpentras et la suppression de passages à niveau entre Sorgues et Carpentras ».

1.2.3. Démarches préalables à l'enquête

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, a **organisé une rencontre avec la commission d'enquête** dans le but de lui présenter le projet.

Cette rencontre s'est déroulée le **27 Janvier 2012** dans les locaux de la Préfecture de Vaucluse, en présence des maires concernés ou de leurs représentants. Elle a été suivie d'une visite de plusieurs sites importants situés le long de cette voie ferrée (présence de la commission d'enquête et maître d'ouvrage).

1.2.4. Parution et affichage des avis

Les documents destinés à porter à la connaissance du public l'existence des enquêtes publiques relevant du projet sont mentionnés ci-après.

- **Affichage de l'avis au public, ayant trait à l'ouverture de l'enquête publique :**
  - **sur les panneaux d'affichage** situés dans les halls où à l'extérieur des mairies des sept communes concernées.

  Nota : Un affichage a également été réalisé sur plusieurs sites appartenant à chaque commune, grâce à des panneaux dont l'existence a été constatée par voie d'huissier (procès-verbaux de constat de la SCP DOMENGET-COLIN et PONTIER, réalisés en Février 2012).

Ces avis mentionnaient la prescription de l'enquête publique et fournissaient les éléments calendaires relatifs à ladite enquête, à savoir :

- les dates d'ouverture et de clôture de l'enquête ;
- les dates de réception de la commission d'enquête dans chaque mairie.

Mme et MM. les maires ont pu attester que les **affichages réglementaires** ont été faits sur l'ensemble des lieux prescrits par la décision de M. le Préfet de Vaucluse (certificats d'affichage joints en annexe du « **Rapport** de la **commission d'enquête**»).

- **Publication de l'avis ayant trait à l'ouverture de l'enquête publique dans les quotidiens suivants :**

Première publication

- La Provence,	31 Janvier 2012
- Vaucluse Matin le Dauphiné Libéré	30 Janvier

Deuxième publication

- La Provence,	21 Février 2012
- Vaucluse Matin le Dauphiné Libéré	15 Février 2012

1.2.5. Déroulement de l'enquête

Conformément à l'arrêté pris par M. Le Préfet de Vaucluse, l'enquête publique s'est déroulée du **Mercredi 15 Février 2012** au **Jeudi 15 Mars 2012,** aux heures habituelles d'ouverture des locaux des mairies d'Althen-des-Paluds, Avignon,

Entraigues-sur-la-Sorgue, Carpentras, Le Pontet, Monteux et Sorgues, lieux de l'enquête.

Chaque commune a normalement maintenu du personnel en place aux heures d'ouvertures pour accueillir le public pendant toute la durée prévue et annoncée de l'enquête.

Les membres de la commission d'enquête ont été présents dans les lieux désignés par l'arrêté aux jours et heures annoncés, à savoir :

Mairie d'ALTHEN-DES-PALUDS (M. Georges TRUC)

Mardi 28 Février 2012	de 9 h 00 à 12 h 00
Lundi 12 Mars 2012	de 14 h 00 à 17 h 00

Mairie d'AVIGNON (Mme Michelle ARCHIMBAUD)

Mercredi 29 Février 2012	de 14 h 00 à 17 h 00

Mairie d'ENTRAIGUES-SUR-LA-SORGUE (M. Jérôme LEROY)

Vendredi 24 Février 2012	de 9 h 00 à 12 h 00
Jeudi 8 Mars 2012	de 13 h 30 à 16 h 30

Mairie de CARPENTRAS (M. Jérôme LEROY)

Jeudi 23 Février 2012	de 9 h 00 à 12 h 00
Vendredi 9 Mars 2012	de 13 h 30 à 16 h 30

Mairie de LE PONTET (Mme Michelle ARCHIMBAUD)

Mercredi 29 Février 2012	de 9 h 00 à 12 h 00

Mairie de MONTEUX (M. Georges TRUC)

Mardi 28 Février 2012	de 14 h 00 à 17 h 00
Lundi 12 Mars 2012	de 9 h 00 à 12 h 00

Mairie de SORGUES (Mme Michelle ARCHIMBAUD)

Jeudi 1er Mars 2012	de 9 h 00 à 12 h 00
Mercredi 14 Mars 2012	de 9 h 00 à 12 h 00

1.2.6. Consistance du dossier

Le dossier comporte **12 pièces.**

- **Enquête préalable à la D.U.P.**
  - **volume 1** (17 pages) : pièces A à E (notice, plan de situation, plan général des travaux, caractéristiques principales des ouvrages les plus importants) ;
  - **volume 2** (433 pages) : pièce F (étude d'impact) ;
  - **volume 3** (45 pages) : pièces G (bilan socio-économique) et H (insertion de l'enquête – textes réglementaires et procédures) ;
  - **volume 4** (125 pages) : annexes à l'étude d'impact

- **Enquête parcellaire**

- **ALTHEN-DES-PALUDS** : un classeur contenant les références cadastrales des parcelles et de leurs propriétaires touchés par une mesure d'expropriation, ainsi qu'un plan détaillé.
- **ENTRAIGUES-SUR-LA-SORGUE** : idem.
- **MONTEUX** : idem.
- **SORGUES** : idem.

• **Enquête préalable à la mise en conformité des documents d'urbanisme**

- **ALTHEN-DES-PALUDS** (32 pages) : modifications liées au changement de statut de certaines superficies dans le cadre du projet de réouverture de la ligne au trafic voyageurs (aménagements divers).
- **ENTRAIGUES-SUR-LA-SORGUE** (83 pages) : idem.
- **MONTEUX** (68 pages) : idem.
- **SORGUES**(46 pages) : idem.

1.2.7. Activités de la commission d'enquête

Examen préalable du dossier global

Avant l'ouverture de l'enquête, les membres de la commission ont examiné de façon détaillée la totalité du dossier global soumis à l'enquête. Son contenu et sa forme permettent d'apprécier la nature et la consistance du projet.

En conséquence, la commission a estimé *a priori* que le dossier pouvait être soumis à l'enquête sans aucune modification ou adjonction, dans l'attente des remarques du public.

Vérification de la présence et du contenu des dossiers, ainsi que de l'affichage (dans toutes les mairies)

Cette vérification, réalisée au moment de la pose des paraphes sur les registres et sur les dossiers, avant l'ouverture de l'enquête, a permis de constater que tous les dossiers étaient présents et complets et que les affichages étaient correctement réalisés.

Paraphe des registres et des documents soumis à l'enquête

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, les trois registres et les dossiers ont fait l'objet de la pose d'un paraphe sur toutes les pages et ce dans toutes les mairies.

1.2.8. Visites réalisées par la commission d'enquête sur le terrain

En dehors de la visite mentionnée au sous-chapitre **1.2.3.**, les visites de sites ont été motivées par des vérifications ponctuelles, suite aux remarques du public.

1.3. NATURE DU PROJET

L'objectif du projet concerne la restitution de la ligne ferroviaire Avignon – Carpentras, utilisée à l'heure actuelle uniquement pour des trains de fret (2 allers et retour par jour) à la vitesse de 30 km/h, **à la circulation pour les voyageurs**, à raison de 19 allers et retours par jour, cadencés à 30 minutes aux heures de pointe, avec une vitesse de 120 km/h.

Les arrêts prévus sont, pour un départ d'Avignon : Sorgues, Entraigues-sur-la Sorgue, Monteux et Carpentras.

Cette voie ferrée unique, non électrifiée entre Sorgues et Carpentras, d'une longueur de 16,5 km, qui se raccorde à la voie Lyon – Avignon, permettra aux habitants de Carpentras de rejoindre la gare centrale d'Avignon en 30 minutes et la gare TGV en 38 minutes. Actuellement, la seule possibilité, pour effectuer le même trajet, consiste à emprunter un car de TransVaucluse, mais les temps de parcours sont variables et soumis à la qualité de la circulation, en particulier aux abords de l'agglomération avignonnaise.

Les travaux prévus pour cette réouverture concernent principalement :

- la rénovation de la voie ferrée, en particulier pour minimiser le bruit et les vibrations (rails longs soudés et réfection du ballast) ;
- la fermeture de 6 passages à niveau conformément à « la politique nationale de traitement de la sécurité des passages à niveau » ;
- la construction de 3 ouvrages routiers pour le franchissement de la voie ferrée afin d'améliorer la sécurité ;
- le maintien de 3 passages à niveau, chacun positionné en agglomération à proximité immédiate de gare mais avec des aménagements routiers ;
- la création d'une voie d'évitement dans la gare de Monteux ;
- l'installation d'une signalisation automatique commandée à distance ;
- la remise en état des bâtiments voyageurs à Entraigues sur la Sorgue et à Monteux ; la construction d'un bâtiment voyageurs à Carpentras et la rénovation du bâtiment voyageurs à Sorgues ;
- l'aménagement des abords des gares avec des parkings gratuits de prévus, des aires de dépose minute, des aménagements d'itinéraires de rabattement vers les gares ;

La mise en service est prévue pour 2014.

La maîtrise d'ouvrage est assurée :

- par Réseau Ferré de France – RFF – pour l'infrastructure ferroviaire ;
- par SNCF pour les bâtiments voyageurs ;
- par les Collectivités pour les aménagements des abords des bâtiments voyageurs.

Le montant total du projet s'élève à 85 682 K€ hors taxes.

2. ENQUÊTE PRÉALABLE À LA D.U.P. : AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

2.1. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Plusieurs catégories d'avis sont exprimées par la commission d'enquête.

Avis concernant le dossier

Le dossier soumis à l'enquête publique, très volumineux, a constitué pour le public un sérieux obstacle en raison d'une première lecture très technique et parfois rébarbative.

À titre d'exemple, les cartes de bruits fournies dans le volume 4 (annexes) ne l'ont pas éclairé. Le mode de calcul ayant permis d'obtenir ces cartes est resté très compliqué et peu concret. La précision de ces mêmes cartes n'était pas suffisante et les seuils indiqués peu parlants pour le public.

Plusieurs études techniques n'ont pu être jointes au dossier : étude vibratoire, synoptique détaillé des clôtures, plans en coupes de certains franchissements et visualisation 3D destinée à évaluer leur impact visuel, études pilotées par la Chambre d'agriculture de Vaucluse (Terres et Territoires), CR de réunions importantes ayant débouché sur un consensus, dispositifs techniques assurant le maintien des couloirs écologiques sous les ponts et passages divers...

L'absence de pédagogie a porté préjudice, bien trop souvent, à la possibilité dont le public aurait dû disposer pour entrer dans les nombreux sujets traités et exposés, et rendu la tâche des commissaires enquêteurs fréquemment embarrassante.

Cette absence d'informations accessibles laisse le champ libre aux rumeurs, au doute, ainsi qu'à la méfiance, en sorte que le résultat obtenu va à l'encontre de celui qui est souhaité.

Pour les dossiers d'enquête parcellaire, de nombreuses erreurs ont rendu difficile le travail des commissaires mais surtout ont contribué, pour ceux qui étaient concernés, à décrédibiliser l'enquête.

Avis concernant le projet

Bien que ce projet s'inscrive dans l'axe du Grenelle de l'environnement, il semble constituer, d'un point de vue économique, une dépense peu utile car affecté d'une rentabilité aléatoire et ne bénéficiant pas d'un tracé cohérent : par exemple, l'absence de desserte dans la zone commerciale Avignon - Nord. Il serait un prétexte, selon certaines opinions, pour densifier l'habitat sur les communes traversées.

Certains intervenants ont fait remarquer que l'amélioration des lignes de bus avec un haut niveau de service permettrait d'inciter les automobilistes à prendre les transports en commun sans entrainer une contribution importante des fonds publics.

Ils regrettent que l'étude présentée n'ait pas pris en compte le futur tramway d'Avignon avec une gare routière au Pontet favorable à l'établissement d'une jonction.

Les contraintes engendrées par la réactivation de la voie ferrée ont semblé fortes par rapport à l'intérêt du projet : suppression de passages à niveau, impacts sonores liés à la fréquence du trafic, nécessité d'utiliser la voiture pour aller à la gare et y stationner.

De plus l'utilisation des bus paraît dotée d'une plus grande souplesse : plusieurs arrêts dans une même commune pour un seul arrêt en gare.

Il s'agit d'un projet coûteux, dont le bien-fondé a semblé peu argumenté, les intervenants ayant eu l'impression d'être placés devant un postulat. L'obtention des

chiffres de fréquentation de la future ligne ferroviaire, comparés à ceux de l'actuelle fréquentation des bus Avignon – Carpentras, qui est faible, paraît très optimiste.

L'amélioration du temps de trajet Carpentras – Avignon TGV a été le seul paramètre réellement pris en compte, tout en sous-estimant les contraintes engendrées par le projet et les sommes nécessaires à sa réalisation.

Une étude comparative plus fine entre le train et le bus, en intégrant le projet de tramway, aurait permis à la commission de se positionner sérieusement face aux remarques et à ses propres interrogations.

Il semble que RFF ait déjà effectué des opérations identiques (le train entre Grasse et Cannes dont il est fait mention, par erreur, dans le dossier, à la suite d'un copié/collé malencontreux).

L'intérêt de ces opérations consiste à rouvrir une voie ferrée existante, donc d'une part de bénéficier de l'implantation de la voie primitive, mais, en contrepartie et en raison de la politique de traitement de la sécurité des passages à niveau, d'être obligé d'effectuer d'importants travaux pour les supprimer ; et ne pouvant tous les supprimer, RFF se trouve dans l'obligation d'effectuer des aménagements qui sont fort onéreux.

En conséquence, on peut noter que, dans ses réponses aux questions du public lors de l'enquête, RFF applique strictement la réglementation afin de minimiser les dépenses que pourraient engendrer certains travaux.

Ceci est valable en particulier pour le bruit, les travaux retenus étant réduits au strict minimum réglementaire puisqu'ils sont uniquement individuels ; des solutions de protection antibruit collective (mur antibruit), n'ont pas été envisagées.

On peut le regretter vivement car cela ne facilitera pas une acceptation rapide et facile de cette voie ferrée.

Pour évaluer les conséquences des vibrations, il paraît indispensable d'avertir les riverains des dispositions à prendre : chaque propriétaire d'habitation dans les couloirs impartis devra faire un état des lieux, constaté par huissier, avant les travaux de la remise en état de la voie ferrée.

RFF avait organisé des réunions publiques où la question du respect de l'intimité des riverains avait été largement évoquée ; or, ce point n'a pas été repris dans le dossier d'enquête publique et les réponses produites à la commission d'enquête ne sont pas précises.

Si la réouverture de cette voie ferrée aux voyageurs est parfaitement étudiée, avec les hypothèses de fréquentation envisagées, on remarque que l'utilisation et le développement de cette voie pour le fret est peu pris en compte, alors que c'est également un axe du Grenelle de l'environnement.

L'avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif au projet, en date du 26 octobre 2011, demande de compléter une présentation des niveaux de bruit actuels et à long terme, en façade d'habitation riveraine de la voie ferrée entre Avignon centre et Sorgues. Il ne semble pas que ce point ait été réalisé.

On remarque que l' « appréciation sommaire des dépenses » est extrêmement succincte : les études représentant 28,4% du projet alors que les travaux correspondant à des mesures environnementales représentent 2,2% du projet. Il semble aujourd'hui que ce chapitre ait été très sous-estimé.

Points positifs de la voie ferrée.

Il est indéniable que l'accès à la gare TGV d'Avignon par le rail représente un avantage car les parkings de la gare TGV sont non seulement saturés mais très coûteux.

Dans le bilan socio économique, on constate que **le choix de remettre cette voie ferrée ouverte aux voyageurs est justifié** car la région de Carpentras possède le poids démographique le plus important par comparaison à celle d'Orange, de Cavaillon et de Chateaurenard.

On constate également que le bassin d'Avignon – Le Pontet bénéficie d'un taux emplois/actifs de 1,09 ce qui permet de qualifier ce territoire d'économiquement dynamique. Ces deux paramètres se conjuguent pour développer les échanges de travailleurs entre les deux bassins de vie : Avignon et Carpentras.

La commission d'enquête estime *in fine* que l'investissement consenti par RFF et les collectivités est suffisamment élevé pour que le retour vers l'utilisateur de ce nouveau moyen de déplacement soit doté d'un excellent niveau et que ce projet revête une connotation forte « au service des citoyens ».

Avis concernant des domaines particuliers

PN 12 de Carpentras

Depuis l'entrée de Carpentras jusqu'à la gare, la ville se trouve coupée en deux parties car il n'existe plus aucune possibilité d'échange. La commission d'enquête demande que soit sérieusement évalué le maintien de ce PN et l'établissement du chiffrage relatif aux travaux de voirie que cela provoquerait. En d'autres lieux de la ligne, des PN maintenus ont bénéficié de travaux de cet ordre. Pourquoi ce PN 12 serait-il écarté d'une telle possibilité ? Sa suppression va à l'encontre du PDIE mis en place sous l'égide de Carpensud.

PN 11 de Monteux

Autant que faire se peut, la commission d'enquête incite RFF à trouver la meilleure solution possible afin que le pèlerinage de Saint-Gens, manifestation très appréciée de toute la population montilienne, conserve un cheminement respectueux des points clefs qui jalonnent le trajet emprunté par les participants.

PN 6 d'Althen-des-Paluds

Les documents nouveaux élaborés par RFF en réponse aux demandes de la commission d'enquête montrent que l'impact visuel du franchissement de type pont-route en substitution du PN 6 est beaucoup moins important qu'on ne pouvait l'imaginer en leur absence.

De plus, la transparence hydraulique est effective (cadres en béton de 2,00 m x 1,50 m), ce qui est de nature à rassurer tous les riverains qui craignaient l'effet de barrage ayant pu résulter des remblais destinés à supporter la chaussée.

PN 5 d'Entraigues

L'ouvrage de franchissement étant nouveau, il paraît opportun de le munir d'une double bande susceptible, dans une phase ultérieure, de permettre la mise en place d'une piste cyclable (futurs aménagements du CG de Vaucluse).

Clôtures et palissades

L'enquête publique n'est pas faite pour se substituer aux investigations de RFF. Les remarques du public constituent le moyen de prendre en compte certains aspects mal évalués du projet et/ou de révéler l'existence de détails importants.

À ce titre, elle a parfaitement joué son rôle au sujet des clôtures, mais **elle ne représente pas le moyen de connaître tous les besoins de pose** de ces clôtures.

En conséquence, RFF devra revoir la totalité du synoptique clôtures et le faire valider auprès des riverains concernés.

À Sorgues, au voisinage du PN 1, les problèmes de préservation de l'intimité de certains appartements et/ou habitations particulières devraient recevoir une réponse adaptée grâce à la pose de **palissades en bois**, végétalisées ou non, dispositif mentionné par RFF dans ses dossiers (Chemin de Grange rouge et de la rue Marius Chastel).

Halte/ Gare d'Althen-des-Paluds

Les arguments développés par les tenants d'une halte à Althen-des-Paluds ont été pris en considération et se trouvent classés dans la catégorie de ceux qui ont eu le plus de retentissement, en raison de leur qualité et non pas de leur poids en terme de nombre d'interventions.

Cependant, les décisions prises par les acteurs du projet au bout de longues années d'échange n'ayant pas été favorables à la mise en service d'une halte/gare, il n'appartenait pas à la commission d'enquête de venir sur le fond à propos d'un sujet aussi important.

Elle pense que les mêmes acteurs auraient avantage à tirer le plus vite possible après ouverture et fonctionnement de la réouverture, pendant au moins deux ans, des enseignements susceptibles de les incliner à conclure en faveur ou en défaveur de l'ouverture d'une halte/gare pleinement fonctionnelle.

Vibrations

Face à l'inquiétude de certains riverains, force est de constater que le sujet des vibrations et de l'évaluation des dommages éventuels qui résulteraient du fonctionnement de la ligne n'a pas fait l'objet d'un « mode d'emploi » consensuel.

Or, afin que toutes les personnes situées à l'intérieur d'une bande de largeur déterminée, de part et d'autre de la ligne, puissent adopter une démarche cohérente, il conviendrait que RFF établisse un **protocole d'étude** soumis aux bureaux d'études techniques que chacun sera libre de solliciter.

Dans la « bande sensible » de largeur rail-muraille = 6 m, RFF aurait intérêt à prendre en charge lesdites études.

Les PLU des communes traversées n'ont pas la même attitude en matière de distance de recul des constructions par rapport à la voie ferrée : dans celui d'Entraigues, cette distance est précisément de 6 m. D'autres PLU ne comportent aucune contrainte de cet ordre.

RFF ayant manifesté l'intention de mettre en ligne les résultats de l'étude vibratoire du CETE, il lui est vivement recommandé de veiller à une **refonte du texte dans le but de le rendre lisible** par les personnes intéressées.

Bruit

L'autorité environnementale a demandé, le 26 Octobre 2011, que des mesures de bruits soient faites entre Avignon et Sorgues. Cette demande tardive ne permettait pas à RFF d'y souscrire.

La commission d'enquête demande que cette étude soit faite et qu'elle soit consultable en ligne et dans les mairies concernées.

De plus, le contrôle relatif à l'efficacité des mesures de protection phonique en façades au terme de 20 ans paraît beaucoup trop éloigné. La commission d'enquête estime que ce genre de contrôle aurait avantage à être effectué au bout de 5 ans, ce qui aurait pour effet de rassurer les personnes concernées et de pouvoir programmer une intervention face à un problème détecté de façon suffisamment précoce.

Délimitations d'emprises

La commission d'enquête a pris bonne note de la volonté de RFF de réaliser des aménagements de délimitation d'emprises en fonction des problématiques localement rencontrées : intrusion, insertion paysagère (exemple, chemin de Villefranche à Carpentras), par exemple grâce à des moyens de type clôture végétalisée lorsqu'il s'agira de protection visuelle.

Stationnement immeuble Vanoise à Carpentras

Cette question très ponctuelle est du ressort de la ville de Carpentras : *« les parkings situés devant l'immeuble de la Vanoise, face à la nouvelle gare, sont réservés à des places pour handicapés. Les habitants aimeraient une possibilité d'y faire stationner d'autres véhicules, pour des missions de déménagement, de travaux et d'ambulance ».*

Activité agricole et passages Nord-Sud

La commission d'enquête a noté, plus particulièrement à Monteux, que des questions surgissaient à ce sujet alors que RFF affirme l'existence d'un consensus obtenu en 2011 lors de réunions avec les Syndicats locaux et/ou avec la Chambre d'agriculture.

Plusieurs agriculteurs sont opposés aux détours qui leur sont imposés suite à la fermeture de certains PN.

Cette situation ne peut que conduire à des embarras résiduels, préjudiciables au bon avancement du projet.

La commission d'enquête estime que des documents officiels ayant reçu l'approbation des parties et consultables par le public devraient être produits, qu'ils soient existants, ou à constituer.

Réouverture de lignes, aiguillages pour ITE et fret

La réouverture éventuelle de l'axe Carpentras-Orange, aujourd'hui devenue une voie verte, ne semble pas, aux yeux de la commission d'enquête, une chose opportune. Il serait utile qu'une position soit prise à ce sujet de façon tranchée par les différents acteurs impliqués (RFF, collectivités, CG de Vaucluse).

Le maintien des aiguillages pour les ITE en gare de Carpentras ou ailleurs est effectivement inutile, personne n'ayant manifesté le souhait d'en disposer.

Fret de Carpentras

Le chargement des sables de la société SIBELCO en gare de Carpentras a été maintenu. Or, la présence de la rocade permet désormais d'éviter la ville et de rejoindre Entraigues où cette société possède une usine et un embranchement ferroviaire.

La commission d'enquête pose la question de l'étude de ce transfert (avantages/inconvénients, en termes techniques, économiques et environnementaux) et souhaite que RFF l'établisse.

Parking de la gare d'Entraigues

La capacité du parking, réduite à 60 place, paraît notablement insuffisante, même si le développement des transports en commun par bus devient attractif, grâce à divers moyens d'incitation.

Les aménagements relatifs aux modes de transport vers les gares devra faire l'objet d'études soignées au moment de la réalisation du projet afin d'être en place lorsque la ligne sera ouverte (concomitance et harmonisation de la disponibilité des structures).

Horaires et dessertes

À partir du moment où la gare TGV d'Avignon représente l'une des cibles majeures du projet, il tombe sous le sens que les horaires des futures rames partant et allant à Carpentras devront se mouler sur ceux des TGV.

De nombreux utilisateurs du TGV partent d'Avignon de très bonne heure et rentrent tard.

Sans aller jusqu'à desservir le premier TGV et le dernier en provenance de Paris, il serait opportun que les horaires de la ligne nouvelle soient définis au plus près de ces besoins.

Les autres utilisateurs (travailleurs locaux) n'en seront pas pénalisés.

La zone d'activité du Pontet doit drainer de nombreux habitants du couloir Entraigues-Carpentras. Il serait donc utile qu'une bonne desserte favorise la gare du Pontet **dès l'ouverture du projet**.

Ces avis de la commission d'enquête représentent la base des **conclusions** qu'elle a élaborées.

2.2. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Au terme de sa mission, après avoir analysé tous les éléments et les appréciations dont elle disposait, la commission d'enquête donne un

AVIS FAVORABLE

à l'**enquête préalable à la D.U.P.** réalisée dans le cadre du projet concernant la **réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Avignon-Sorgues-Carpentras.**

Elle accompagne cet avis favorable **d'une réserve** et des **recommandations suivantes.**

RÉSERVE

PN 12

La commission d'enquête a constaté que la suppression de ce PN entraînerait l'existence d'une véritable barrière entre l'entrée de l'agglomération et la gare et serait en contradiction avec le PDIE (cf. Carpensud). Elle insiste pour qu'une véritable évaluation de ce maintien soit effectuée, à la fois en terme de sécurité et de modifications de voirie (déplacement du giratoire : faisabilité technique et budgétaire).

D'autres PN sont maintenus le long du trajet de la voie ferrée alors que certains paraissent aussi dangereux que le PN 12. La production de cette étude, dument contrôlée par les services de l'État, servira de levée pour cette réserve.

RECOMMANDATIONS

PN 11

La commission d'enquête recommande à RFF de se pencher très sérieusement sur la question du pèlerinage de Saint-Gens, dont le cheminement pluri-séculaire passe par le PN 11, et de tout mettre en œuvre afin qu'il ne soit pas gravement altéré.

Halte/Gare d'Althen-des-Paluds

La commission d'enquête ayant bien reçu les arguments althénois sur le sujet recommande à tous les acteurs du projet de réouverture de mettre en œuvre un examen pertinent relatif à l'opportunité de réaliser une halte/gare à Althen-des-Paluds, fondé sur une analyse de la fréquentation de la voie ferrée par la clientèle althénoise, étude réalisée dans un délai relativement bref à partir de la réouverture et de l'installation d'une fonctionnalité devenue répétitive, donc fiable.

Clôtures

RFF doit prendre l'engagement de revoir la totalité du linéaire de la voie ferrée afin de déterminer de façon beaucoup plus précise et plus pertinente les longueurs de clôtures à mettre en place en tous lieux où leur utilité sera patente. Cette démarche devra associer les riverains de la voie ferrée, qui contribueront à faire évaluer cette pertinence. Les caractéristiques des clôtures seront laissées, sous forme de propositions, au libre choix technique de RFF.

Palissades

Les lieux marqués par des problèmes de covisibilité entre les voyageurs des rames et les habitations (problème d'altération de l'intimité des locaux habités) doivent pouvoir bénéficier de la pose de palissades en bois, habillées ou non de végétation, puisque RFF, dans ses réponses, évoque la promotion possible de cette formule. Les abords du PN 1, à Sorgues (Chemin de Grange Rouge et rue Marius Chastel) sont plus particulièrement visés par cette mesure. C'est ce que recommande la commission d'enquête.

Vibrations

Plusieurs riverains ont manifesté une vive inquiétude face aux questions relavant des vibrations qui pourraient conduire à des dommages sur leurs habitations. RFF a répondu qu'il appartenait à ces personnes d'engager des démarches visant à démontrer la survenance de ces dommages.

Afin de rendre homogène la structure de ces démarches et d'accroître leur fiabilité, RFF est vivement encouragé à livrer à tous les demandeurs un modèle technique d'évaluation et de définir, en cas de fissures déjà existantes, le moyen de mesurer leur évolution. Ce « **protocole d'étude** » deviendrait une référence.

La commission d'enquête ajoute qu'elle serait favorable à la prise en charge financière des études relatives aux habitations les plus exposées, par exemple dans une bande de 6 m de largeur depuis le rail, dans la mesure où les propriétaires concernés en feront la demande.

Enfin, elle ne saurait trop insister pour que l'étude vibratoire du CETE, indisponible au moment de l'enquête, **prenne une forme pédagogique**, lisible par les personnes qui seraient intéressées par sa consultation. La mise en ligne de cette étude pourra être publiée sur les sites des collectivités afin que le plus grand nombre de personnes puisse y avoir accès.

Bruit

La commission d'enquête recommande que les mesures de bruit envisagées par l'autorité environnementale (26 Octobre 2011) entre Avignon et Sorgues soient diligentées au plus tôt.

Elle recommande également que le contrôle de l'efficacité des protections phoniques en façades (vitrage des ouvertures) soit réalisé dans les cinq (5) ans qui suivent la pose de ces dispositifs et l'ouverture effective de la voie ferrée.

Délimitation d'emprises

La commission d'enquête recommande que les aménagements ayant trait aux délimitations d'emprises (exemple, chemin de Villefranche, à Carpentras), grâce à des

moyens de type clôture végétalisée ou autres (palissades) soient listés de façon précise dans les mois à venir.

Activité agricole et passage Nord-Sud

La commission d'enquête recommande que ces questions fassent l'objet de la réalisation et de l'édition d'un document consultable en ligne, susceptible de clarifier une situation restée confuse, tout au moins à l'échelle de l'enquête.

Les apports de RFF, motivés par les questions de la commission d'enquête, sont déjà de nature à modifier la consistance des remarques de certains agriculteurs (ex. : RD 942, voir rapport, annexe 1). Il suffirait de vérifier que ces réponses sont à même de les satisfaire, tout au moins *pro parte*, et de vérifier ce qu'il en est d'éventuels problèmes résiduels.

Parking de la gare d'Entraigues

La commission d'enquête a estimé que la capacité de la gare d'Entraigues paraissait notablement insuffisante, malgré l'effort qui sera consenti en matière de transports en commun et le déploiement de toutes les méthodes d'incitation destinées à les utiliser. Elle recommande que l'on mette en œuvre les moyens matériels capables de pouvoir accroître la superficie disponible pour ce parking.

Fret de Carpentras

La présence de la rocade permet d'éviter désormais la traversée de la majeure partie de la ville.

Aussi le chargement des trains de marchandise de la société SIBELCO aurait-il avantage à se trouver déplacé à Entraigues, où elle possède une usine et un embranchement ferroviaire longtemps fonctionnel, améliorant ainsi la sécurité routière et le trafic dans la ville de Carpentras.

La question de la restauration d'une possibilité de chargement des rames de wagons de sable à Entraigues n'a pas été évoquée dans le dossier. Il revient à RFF de vérifier la faisabilité technique et budgétaire de cette intervention matérielle et de la prendre intégralement en charge.

Réouverture de lignes, aiguillages pour ITE et fret

L'emprise de la voie Carpentras-Orange est devenue une voie verte. La commission d'enquête estime que l'état de cette voie doit se trouver confirmé dès maintenant. Il ne semble pas que sa réouverture apporte un quelconque avantage à celle de la ligne Carpentras-Avignon, ainsi qu'aux habitants d'Orange.

Horaires et lieux de desserte

Les utilisateurs du TGV étant une cible privilégiée dans le cadre du projet de réouverture de la voie ferrée Avignon-Carpentras, il est clair que les horaires des rames devront être étroitement adaptés à ceux du TGV.

Cette définition reste relativement en marge de l'enquête, mais elle préoccupe les futurs utilisateurs et la commission d'enquête ne peut que recommander une mise en place rapide de ces grilles horaires.

Par ailleurs, l'attractivité de la zone commerciale du Pontet incite à estimer qu'une desserte de cette gare serait favorable à de nombreux échanges.

Pistes cyclables

Le nouvel ouvrage de franchissement du PN5 étant défini, il serait opportun de le doter d'une double bande susceptible d'être mise en service si le Conseil général de Vaucluse décide d'aménager les voies qui aboutissent de part et d'autre de cet ouvrage.

Ces bandes seraient alors disponibles, ce qui éviterait plus tard des dépenses d'élargissement importantes.

Il en va de même pour ce qui concerne le franchissement de type pont-route en substitution du PN 6 d'Althen-des-Paluds.

Les présentes **conclusions** de **l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique** étant établies ont été transmises à M. le Préfet de Vaucluse.

Michelle ARCHIMBAUD

Jérôme LEROY

Georges TRUC
Président de la commission d'enquête